L. 3284/1909. We Lwowie, dnia 16. października 1903.

Aleg. 432

Sprawozdanie

komisyi prawniczej o wniosku p. Skołyszewskiego w sprawie wezwania c. k. Rządu do ścisłego przestrzegania ustawy o prawie zgromadzania się z 15. listopada 1867 Nr. 135 Dz. u. p.

Wysoki Sejmie!

Poseł Skołyszewski wnosi, aby wezwać Rząd do pouczenia swych organów podwładnych, powołanych do czuwania nad wykonaniem ustawy o prawie zgromadzania się z dnia 15. listopada 1867 N. 135 Dz. u. p., o postanowieniach powyższej ustawy.

Na poparcie swego wniosku przedstawia p. Skołyszewski wypadek, który miał zajść w Łowcach.

Ponieważ wnioskodawca nie podaje konkretnego faktu, wspominając tylko wogóle o pewnym wypadku, nie dając zresztą bliższych wyjaśnień, przeto komisya prawnicza nie jest w stanie wdać się w bliższe ocenienie sprawy.

Choćby tu jednak zaszło naruszenie ustawy, co nie da się wykluczyć, czy to w tym czy innym wypadku, komisya nie uważa się za kompetentną do rozstrzygania sprawy, albowiem w tych wypadkach, w których strona czuje się pokrzywdzoną przez zarządzenie władzy, wolno jej dochodzić swych praw w drodze rekursu do wyższej instancyi a i ustawa z 15. listopada 1867 w §. 18. przyznaje stronie prawo odwołania się w przeciągu dni 8.

Nadto komisya mniema, iż treść powyższego wniosku nadaje się raczej do interpelacyi a jeśli niektóre postanowienia w mowie będącej ustawy wydają się p. wnioskodawcy nieodpowiedniemi, natenczas wniosek winien był zmierzać do zmiany ustawy.

Wobec powyższych okoliczności komisya prawnicza wnosi:

Wysoki Sejm przechodzi nad wnioskiem posła Skołyszewskiego do porządku dziennego.

Przewodniczący:

Dr. Władysław Czaykowski.

Sprawozdawca:

Brunicki.

Ale6 439

Sprawozdanie

Komisyi kolejowej o sprawozdaniu z czynności departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych za czas od 1. grudnia 1900 do 30. listopada 1901.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdanie z czynności departamentu Wydziału krajowego w sprawach kolejowych ogranicza się na czas do końca listopada 1901.

Stąd wynika konieczność uzupełnienia tego sprawozdania za czas do końca roku 1901, a poniekąd także za pierwsze miesiące bieżącego roku.

W pierwszej części sprawozdania przedstawioną jest czynność Wydziału krajowego w ostatniem sześcioleciu na polu popierania budowy kolei niższorzędnych, a tem samem kreśli sprawozdanie w ogólnych zarysach dzieje dotychczasowych usiłowań Sejmu i Wydziału krajowego na polu lokalnych kolei.

Bardzo słusznie zauważa sprawozdanie:

„Równoczesne podjęcie budowy sześciu kolei, w rozmaitych częściach kraju położonych, było niezmiernie ciężkiem zadaniem dla świeżo zorganizowanego z różnorodnych elementów złożonego a ilościowo szczupłego personalu biura kolejowego“.

Również trafną jest następująca uwaga komisyi kolejowej z dnia 30. czerwca 1901 (L. S. 1354):

„Przystępując do wykonania kolei objętych pierwszym programem, popełniono wielki błąd, że kraj budował naraz i równocześnie parę linij. — Otrzymawszy znaczne środki finansowe przez uchwalenie rocznej dotacyi 600.000 koron, chciano jak najprędzej stwierdzić czynami dobre chęci, chciano wyzyskać nowe dotychczas zaniedbane pole działania i doczekać się co najrychlej pomyślnych rezultatów. Ale siły biura kolejowego nie mogły starczyć na równoczesne prowadzenie tych robót, na dokładne obrobienie planów i kosztorysów, na ścisłe nadzorowanie przedsiębiorstw.

Powstały z tego powodu niedokładności w planach i obliczeniach, które już znalazły wyraz w milionowych przekroczeniach, tak, jak niedokładności mogą powodować przez długie lata nadmiernie wysokie wydatki na utrzymanie kolei.

Może także i pertraktacye z Rządem były pospiesznie prowadzone i niedosyć stanowczo, bo skonstatować musimy, że udział Rządu przy kolejach objętych nowym programem jest w stosunku do przyczynienia się kraju dla nas bardziej korzystnym“.

Popełniono niezawodnie wielkie błędy, popełniono błędy te przez niedokładności w preliminowaniu kosztów budowy kolei, popełniono także błędy przez zbyt optymistyczne kalkulowanie przypuszczalnej rentowności pojedyńczych kolei.

Popełniono atoli także błędy przez niecałkiem dostateczne dozorowanie budowy pojedyńczych objektów kolejowych.

Nie da się atoli zaprzeczyć, że uwagi, które w tej mierze zrobiły wywody komisyi kolejowej, a w szczególności uwagi wyrażone w sprawozdaniu tejże komisyi z dnia 30. czerwca 1901 odniosły skutek i że nowo zorganizowane biuro niezawodnie trzymać się będzie zasady: lepiej mniej a dobrze, i że kalkulacye przeprowadzone będą bez wszelkiego optymizmu, a w szczególności kalkulacye rentowności z wielką gruntownością.

Nie da się bowiem zaprzeczyć, że kalkulacya rentowności przypuszczalnej przedstawia nadzwyczajne trudności; nie da się zaprzeczyć, że każda kalkulacya przypuszczalnej rentowności jest zawsze tylko rachunkiem prawdopodobieństwa

i że okręg atrakcyi i wielkość atrakcyi nowej kolei bardzo trudno da się obliczyć z wszelką dokładnością.

Nie można a szczególnie w naszych stosunkach dokładnie przepowiedzieć, jaka ilość już transportowanych towarów opuści dotychczasowe furmanki i dotychczasowe stacye kolejowe i używać będzie nowej kolei.

Jeszcze trudniej atoli jest obliczyć, czy i o ile ruch ekonomiczny — wogóle się podniesie i czy i o ile powstaną nowe transporta i nowe tętna życia ekonomicznego. Nie podlega tedy najmniejszej wątpliwości, że daleko trudniej jest zrobić dokładny operat przyszłej rentowności, jak dokładny operat techniczny budowy kolei, a nie należy zapomnąć, że mimo tego, operat ten jest podstawą rozstrzygnięcia pytania, czy jakaś kolej ma być budowana lub nie.

A gdy tak jest, również niebezpiecznem jest, jeżeli kalkulacye przyszłej rentowności są optymistyczne, jak jeżeli będą one całkiem pesymistyczne, bo pesymizm w naszych stosunkach, gdzie tak wiele leży jeszcze odłogiem, jest również niebezpieczny, jak optymizm polegający na niegruntownem rzeczy osądzeniu.

Kalkulacye przypuszczalnej rentowności muszą zawierać tedy przedewszystkiem całkiem dokładny obraz istoty życia ekonomicznego w pewnej okolicy, z szczególnem uwzględnieniem przywyknień ruchu ekonomicznego co do transportowania ludzi i towarów, z którymi liczyć się należy w pewnej okolicy.

Jeżeli n. p. ludność jakaś przywykła do odwiedzania pewnego targu i jeżeli ludność ta koncentruje wielką część swego handlu na tym targu, to należy w każdym razie z tem się liczyć, że nowa kolej lokalna nie zniszczy tego pociągu, tradycyą uświęconego.

Należy atoli przy kalkulacyach przyszłego przypuszczalnego ruchu postawić przedewszystkiem prognozę, czy przez tę kolej powstanie nowe życie ekonomiczne, czy utworzone będą wartości ekonomiczne i czy nowa kolej wytworzy nowe źródła pracy i bogactwa narodowego.

Nie należy w każdym razie przypuszczać w kalkulacyach, **że skrócenie kilku albo nawet kilkunastu kilometrów w przejeździe kolejowym już samo przez się będzie oszczędnością w komunikacyi**, bo wiadomą jest rzeczą, że polityka taryfowa liczy się niejednokrotnie z faktem, że na liniach konkurencyjnych, a nawet niekonkurencyjnych pewien przejazd ponad pewną długość niejednokrotnie nic nie kosztuje albo kosztuje tylko bardzo mało. Błędy popełniano u nas, błędy może większe popełniano w Czechach przy założeniu kolei lokalnych, a nierównie większe popełniono przy założeniu kolei lokalnych w innych krajach, a przedewszystkiem we Włoszech, bo wielkie doświadczenia, które nabyto w sześciu dziesięcioleciach na polu kolejnictwa nie wystarczały i nie wystarczają dla nowych pojęć i dla nowego zakresu kolei lokalnych.

Kolej lokalna nie jest bowiem koleją w zwykłem tego słowa znaczeniu, lecz kolej lokalna jest i być musi res sui generis i nie jest i nie może ona być niczem innem, jak tylko lepszą drogą dojazdową do właściwej kolei. Jej założenie, jej ruch, jej polityka taryfowa, jej obsługa muszą być na zupełnie innych zasadach oparte, jak owych głównych arteryj komunikacyjnych, które mają łączyć większe odległości.

Dlatego koleje lokalne właściwie nie mogą być drogami strategicznemi, a nie mogą one być takiemi, nietylko dlatego, ponieważ wymogi strategii obciążają zbytnio koszta założenia, które muszą być tanie, ale i dlatego, ponieważ z większymi kosztami założenia wiążą się zwykle większe koszta utrzymania droższych i większych objektów. Niestety atoli historya lokalnych kolei w Austryi, a w szczególności w kraju naszym uczy nas, że wymogi wojskowości co do założenia i utrzymania kolei lokalnych są tak wielkie, że noszą one w sobie w wielkiej części wypadków zarodek zabicia usiłowania każdej lokalnej kolei.

Dzieje kolei Przeworsk-Bachórz są klasycznym tego przykładem.

Nowy zaś fakt utrudniania usiłowań na polu tworzenia lokalnych kolei, poucza nas, jak wielkie trudności robią władze wojskowe w akcyi tworzenia nowych dróg dojazdowych (lokalnych kolei).

Przykład ten dostarcza nam pismo c. k. Ministerstwa kolejowego z 26. maja 1902 l. 3763/3 do Wydziału krajowego we Lwowie. Pismo to tyczy się projektowanej kolei Tarnów-Szczucin.

W piśmie tem w ustępie 4-tym wymienione są wymogi ministerstwa wojny co do tej kolei — w takim zakresie, że kolej przez te zarządzenia strategiczne musiałaby o kilkakroć sto tysięcy drożej kosztować, że koszta utrzymania kolei byłyby znacznie

droższe, a że przez te znacznie zwiększone koszta nie powstałaby choćby najmniejsza korzyść dla ludności, i choćby najmniejsze zmniejszenie własnych kosztów przewozu.

Wymogi te są tak wygórowane, że dla ilustracyi, z jakiemi trudnościami każda czynność na polu wytwarzania dróg komunikacyjnych w kraju naszym liczyć się musi, stosownem jest przytoczyć dosłowne brzmienie wymogów wojskowości co do projektowanej drogi do Szczucina. Ustęp ten opiewa:

Das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium hat unterm 28. Februar l. J. Abth. 5/E.B. Nr. 530 dem vom Militärvertreter sub Post Nr. 30 des vorliegenden Protokolles gestellten Forderungen mit dem Beifügen zugestimmt, dass die Durchbringung einer bestimmten Anzahl von Zügen auf der fraglichen Localbahn dermalen nicht angesprochen wird. Demgemäss sind lediglich die im Projecte bereits vorgesehenen im Nachstehenden detailirt besprochenen Stationen nicht aber die Halte- und Ladestellen, für den Verkehr von 50-achsigen Zügen einzurichten und hat die Einmündung der Projektslinie in die Station Tarnów derart zu erfolgen, dass die gegenwärtige Leistungsfähigkeit dieser Station in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Mit Rücksicht auf die vorbezeichneten militärischen Forderungen, deren Erfüllung den seinerzeitigen Concessionären unbedingt obliegen wird, sind in den einzelnen Verkehrstellen die folgenden Geleiseherstellungen erforderlich, wobei bemerkt wird, dass die nachstehend angegebenen Masse sich auf die zwischen den Wechselgrenzmarken zu messenden *nutzbaren* Geleiselängen beziehen, und zwar:

a) In der Anschlussstation Tarnów der k. k. Staatsbahnen (zugleich Domicilstation der Locomotiven der Localbahn) werden ausschlieslich für den Bedarf der projectirten Localbahn benöthigt: zwei Kreuzungsgeleise je 229 m. lg, zwei Manipulationsgeleise je 229 m. lg., wobei an Stelle der obbezeichneten 4 Geleise auch zwei Geleise von je 229 m. Länge und ein Geleise von 445 m. Länge hergestellt werden könnten. Endlich ist in dieser Station ein Abstellgeleise für die Garnituren der Post- und Transenenzüge von 213 m. Länge auszuführen uud überdies auch eine entsprechende Erweiterung der bestehenden Zugförderungsanlage in Aussicht zu nehmen.

b) In der Kreuzungsstation Żabno (Umkehrstation für die Vorspann-Locomotiven der Strecke Żabno-Dąbrowa) sind vorzusehen: zwei Kreuzungsgeleise je 229 m. lg., ein Stutzgeleise 26 m. lg., und endlich ein weiteres Stutzgeleise zum Abstellen der Vorspannlocomotive (für die Strecke Żabno-Dąbrowa) auf der Ausfahrtsseite gegen Szczucin 10 km. lg. An Stelle dieser beiden Stutzgeleise kann übrigens auch ein Stutzgeleise gegen Szczucin mit der Länge von 36 m. ausgeführt werden.

c) In der projectirten Wasserstation Dąbrowa (zugleich Domicilstation der Vorspann-Locomotiven für die Strecke Żabno-Dąbrowa) sind herzustellen: zwei Kreuzungsgeleise mit Wasserabfassung je 244 m. lg., ein Reservegeleise (Magazins- und Rampengeleise für Civilzwecke) 229 m. lg„ ein Stutzgeleise 26 m. lg., ein Locomotivumfahrgeleise und ein weiteres Stutzgeleise auf der Ausfahrtsseite gegen Szczucin zum Abstellen für 2 Locomotiven 20 m. lg. Beigefügt wird, dass an Stelle der beiden Stutzgeleise, auch ein Geleise von 46 m. Länge in Aussicht genommen werden kann.

d) In der Kreuzungsstation *Mędrzechów-Bolesław* sind zwei Kreuzungsgeleise je 229 m. lg. und ein Stutzgeleise 26 m. lg. auszuführen.

e) In der End- und Wasserstation *Szczucin* sind vorzusehen: zwei Kreuzungsgeleise je 229 m. lg., ein Stutzgeleise 26 m. lg., ein Manipulations- und Reservegeleise 229 m. lg., ein Abstellgeleise für die Garnituren der Post- und Transenenzüge (zugleich Magazins- und Rampengeleise für Civilzwecke) 213 m. lg., und ein Locomotivumfahrgeleise mit Abzweigung zur Zugförderungsanlage mit Aufstellgeleisen für 2 Locomotiven und den Kohlenlagerplätzen. — Nachdem die in Km. 30/31 projectirte Station Oleśno in militärischer Beziehung nicht in Betracht kommt, wird sohin bei der Projektierung der Geleiseanlagen für dieselbe lediglich auf die Bedürfnisse des Civilverkehrs Rücksicht zu nehmen sein.

Ilustrującym faktem, do jakich świadczeń przymuszone bywają koleje lokalne, jest także okoliczność, że musiano zbudować na żądanie wojskowości na kolei Trzebinia-Skawce strażnicę wojskową kosztem około 50.000 koron. Stąd wynika, że zwalczać należy w przyszłości wszelkie usiłowania wojskowości, o ile one obciążają budżet budowy, konserwacyi i oprocentowania kolei lokalnych.

Koleje lokalne liczyć się muszą z zbyt szczupłymi środkami, ażeby mogły czynić ofiary dla celów ogólno państwowych, a musi stanąć bezwzględnie zasada, że

i o ile interesa wojskowości, a więc interesa ogólno państwowe wymagają zwiększonych kosztów budowy, zwiększonych kosztów oprocentowania i amortyzacyi, zwiększonych kosztów ruchu i utrzymania szlaku kolejowego, wszystkie te zwiększone koszta muszą bezwzględnie obciążać etat ogólno państwowy

Koleje lokalne nie są kolejami w właściwem tego słowa znaczeniu, muszą tedy być także administrowane podług innych zasad, a przedewszystkiem z wszelką oszczędnością.

Początek w tej mierze zrobiono tego roku na galicyjskich drogach żelaznych lokalnych, a należy się spodziewać, że doświadczenia, które nabędzie się w tej mierze, umożliwią tańsze własne koszta ruchu, a tem samem przyczynią się stopniowo do pomyślniejszych wyników.

Doświadczenia, które mamy z naszemi, kolejami lokalnemi, są jeszcze bardzo świeżej daty, nie dają one nam możności wypowiedzenia ostatecznego sądu o takowych, wystarczają one atoli, by nam dać niejedną naukę co do przyszłego projektowania dalszych kolei, a przedewszystkiem uczą nas one programu ostrożności i działalności niedoraźnej, nie zbyt szybkiego tempa, ale systematycznego i konsenkwentnego rozwoju.

A wstrzemięźliwość jest tembardziej wskazaną, o ile, jak sprawozdanie Wydziału krajowego wykazuje, z rocznego kredytu 750.000 koron rocznie w budżet krajowy na cele kolejowe wstawionego, tylko kwota około 200.000 koron, wynikająca z obecnych dochodów kolei lokalnych, jest do dyspozycyi.

Już niejednokrotnie wykazano, że te 200.000 K. nie są liczbą stałą i niezmienną, że mogą one się zmniejszyć w epoce złej konjuktury, że mogą one się zwiększyć, jeżeli czysty dochód wybudowanych kolei lokalnych, co do których rentowności kraj jest angażowany, się podniesie; — w każdym razie atoli przezorność i solidność wymagają, ażeby co do dalszej akcyi kolejowej liczyć się z faktem, że w obecnej chwili najwyżej kapitał $4^1/_2$ milionów Koron, czyli renta 200.000 K. jest do dyspozycyi, a to tak długo, jak długo Sejm nie zadecyduje przeznaczyć dalsze kwoty obciążające trwale budżet krajowy na cele kolei lokalnych, albo jak długo dłuższe doświadczenie nie pouczy, że z dochodów kolei jest większa kwota do dyspozycyi i to trwale, jak 200.000 koron rocznie.

II. Co do tej dalszej akcyi kraju na polu popierania kolei niższorzędnych powziął Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 4. lipca 1901 szereg uchwał I.—XII., co do których Wydział krajowy przedkłada sprawozdanie w wywodach swoich.

Sprawozdanie to należy uzupełnić następującemi uwagami:

1. Co do kolei Nowy Sącz-Szczawnica.

Jak to już na poprzedniej sesyi do wiadomości Rady kolejowej podano, zarządził Wydział krajowy przeprowadzenie studyów i opracowanie projektu kolei Nowy Sącz-Szczawnica tak dla toru wąskiego, jak i dla toru normalnego, ażeby uzyskać potrzebny materyał do powzięcia ostatecznej decyzyi co do szerokości toru dla tej kolei.

Kosztorys, sporządzony na podstawie projektu wstępnego, wykazuje koszta budowy razem z kosztami sfinansowania i procentami interkalarnymi zapotrzebowanie:

a) dla toru normalnego w kwocie 5,060.000 K.
b) „ „ wąskiego „ „ 4,360.000 „

Różnica wynosi zatem na korzyść toru wąskiego 700.000 koron.

Znaczniejszej różnicy niepodobna było dlatego osiągnąć, że dla toru wąskiego musiano wziąć pod rozwagę zastosowanie typu szyn o wadze 17·9, podczas gdy dla toru normalnego użyto w projekcie tylko nieznacznie cięższych, bo o wadze 21·3 kg. na metr bieżący.

Nadto zachodzi potrzeba urządzenia dla toru wąskiego osobnej stacyi złączenia w znaczniejszych rozmiarach, jak dla toru normalnego.

Na to, że nie dało się osiągnąć większej jeszcze różnicy między kosztami budowy powyższej kolei o torze wąskim a normalnym, wpływa jeszcze i ta okoliczność, że zaprojektowana trasa musi prowadzić przez nader wąską dolinę Dunajca, przez co okazują się koniecznemi bardzo znaczne roboty ochronne, których również i przy zaprojektowaniu typu wąsko-torowego uniknąć nie podobna.

Udziały interesentów, subskrybowane przez miejscowe czynniki interesowane, wynoszą dotychczas łączną kwotę 150.000 K., podczas gdy wedle planu finansowego, który

służył za podstawę uchwał sejmowych z 4. i 5. lipca 1901 — udziały te wynosić winny co najmniej $^1/_6$ część całego kapitału, t. j. 843.000 K. dla toru normalnego, względnie 726.000 K., dla toru wąskiego.

Ponowne szczegółowe obliczenia rentowności projektowanej kolei wykazały, że w najlepszym wypadku można przyjąć jako czysty dochód dla kolei nomalnotorowej kwotę 30.000 K. zaś dla kolei wąskotorowej kwotę 26.000 K. rocznie, co odpowiada oprocentowaniu kapitału po 0·6% od sta.

Tak niskie oprocentowanie, dla którego starano się wyzyskać momenta przewidzialne najkorzystniejsze, nasuwa obawę niebezpieczeństwa deficytu ruchowego.

Wobec takiego stanu rzeczy Wydział krajowy widział się zmuszonym wstrzymać się od starań o zarządzenie komisyi rewizyi trasy i stacyjnej, dopokąd nie wpłyną deklaracye interesowanych, uzupełniające ich udziały do wysokości wyż wykazanej.

Wezwania do interesowanych wysłano, ale dotąd nie ma odpowiedzi.

2. Co do kolei Tarnów-Szczucin.

Szczegółowe obliczenia krajowego biura kolejowego, przeprowadzone na podstawie projektu, wykazały, że koszta budowy kolei Tarnów-Szczucin o torze wąskim wynoszą okrągło kwotę 2,550.000 koron, podczas gdy koszta budowy jej o torze normalnym wynoszą 2,700.000 koron.

Rewizyę trasy dla tej kolei przeprowadzono w lutym b. r., wraz z komisyą stacyjną z wynikiem pomyślnym; ostateczne zatwierdzenie trasy przez c. k. Ministerstwo dotąd nie nastąpiło.

Wypracowanie projektu szczegółowego nastąpi prawdopodobnie jeszcze w ciągu bieżącego roku, tak, że z wiosną roku 1903 poddany być może projekt ten komisyi obchodowej.

Na rzecz udziału interesentów zdeklarowano dotychczas 385.000 koron; zebranie reszty w kwocie 65.000 koron jest w toku.

Po uzupełnieniu datków interesentów do wysokości $^1/_6$ części t. j. do kwoty 450.000 koron oraz po decyzyi Wysokiego Sejmu co do szerokości toru, przystąpi Wydział krajowy do pertraktacyi z Rządem co do subwencyi państwowej, tak, że spodziewać się można, iż kolej ta objęta będzie ustawą państwową o tych kolejach lokalnych, których budowa zapewnioną być ma w r. 1903.

Uchwałą z 4. lipca 1901 upoważnił Wysoki Sejm Wydział krajowy do poparcia finansowego budowy kolei lokalnej Tarnów-Szczucin o torze wąskim.

Wydział krajowy wykazuje, że ze względów na miejscowe stosunki jest jedynie tor normalny odpowiedni dla ekonomicznych interesów okolicy.

Głównym artykułem przewozowym będzie dla tej kolei węgiel i bydło. Przeładowywanie węgla z wagonów normalnych na wąskotorowe przynosi zawsze wielką szkodę, podobnie i bydło nie znosi przeładowywania. Z powodu sprzyjającej konfiguracyi terenu, zanikają przy tej kolei korzyści budowy kolei wąskotorowej, gdyż nie zachodzi tu potrzeba wyzyskiwania terenu ostrymi łukami; również i roboty ziemne będą tu nieznaczne. Różnica więc kosztów budowy kolei wąskotorowej i normalnotorowej jest zbyt małą, by mogła zrównoważyć trudności w prowadzeniu ruchu, wynikajace z toru wąskiego. W przypuszczeniu nadto, że kolej lokalna będzie miała ponieść tylko rzeczywiste koszta złączenia w stacyi Tarnów, Wydział krajowy postanowił przedłożyć wniosek budowy kolei Tarnów-Szczucin o torze normalnym.

Na podstawie jednak rewizyi trasy projektu przedwstępnego, c. k. Rząd postawił bardzo daleko idące żądania rozszerzenia stacyi złączenia w Tarnowie, czysto na cele wojskowe, jak również i zupełnie dla samej kolei lokalnej niepotrzebnego i zbędnego założenia stacyi na szlaku kolei lokalnej. Wymaganiom tym miałoby się stać zadość kosztem kolei lokalnej, jakkolwiek podobna budowa nie jest zgodną z charakterem kolei lokalnej, gdyż w danym razie miałaby już wszelkie cechy kolei głównej drugiego rzędu.

Żądania Rządu mogą przeto w ogóle zakwestyonować przyjście do skutku tej kolei. Z tych powodów byłoby wskazane powrócenie do budowy o torze wąskim. Ze względu jednak na to, że c. k. Rząd w obec zainteresowania w tej kolei, ze względu na interesa ogólno-państwowe może nie zgodzić się na budowę o tym typie, należałoby Wydziałowi krajowemu pozostawić wolny wybór typu dla kolei lokalnej Tarnów-

Szczucin. Rzeczą będzie Wydziału krajowego na wypadek zgodzenia się na tor normalny, przy pertraktacyi z c. k. Rządem wykazać niedogodności wynikające z żądań wojskowości, podrożenie budowy samej, podrożenie kosztów eksploatacyi i w następstwie utrudnienie uzyskania odpowiedniego oprocentowania kapitału zakładowego. Na tej podstawie powinno być dążeniem Wydziału krajowego uzyskać ponad przewidziany udział państwa, oznaczony w uchwale sejmowej z 4. lipca 1901 pokrycie różnicy kosztów budowy, wynikających z żądań na cele ogólno-państwowe.

Należałoby przeto zalecić Wysokiemu Sejmowi, by upoważnił Wydział krajowy do podjęcia pertraktacyi z c. k. Rządem dla uzyskania koncesyi dla kolei lokalnej Tarnów-Szczucin, a to albo wąskotorowej albo normalno-torowej.

3. Co do kolei Janów-Jaworów.

Komisya reambulacyjna dla projektowanej kolei Janów-Jaworów przeprowadzoną była w marcu 1902. br, z wynikiem pomyślnym.

Na tej podstawie zwróciło się Towarzystwo kolei Lwów-Janów, jako starające się o koncesyę na powyższą kolej do Wydziału krajowego z prośbą o wypłatę uchwalonej przez Wysoki Sejm subwencyi krajowej.

Wobec tego wezwał Wydział krajowy Towarzystwo pomienione do dopełnienia warunków zastrzeżonych uchwałą sejmową z 4. lipca 1901, a mianowicie do przedłożenia zatwierdzonego przez Ministerstwo kolejowe projektu szczegółowego, uzupełnionego po myśli postanowień komisyi obchodowej wraz z kosztorysem, celem ustalenia kapitału budowy, następnie do przedłożenia projektu protokołu koncesyjnego.

Wedle informacyj zasięgniętych, zamierza pomienione Towarzystwo jeszcze w ciągu bieżącego roku do budowy kolei Janów-Jaworów przystąpić.

4. Co do kolei Podgórze-Myślenice-Lubień.

Wynik rewizyi trasy kolejowej zatwierdzony został reskryptem c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 3. stycznia 1902 l. 32986/3 z tem, iż na wypadek, gdyby zamierzono kolej tę kiedykolwiek połączyć z koleją transwersalną, w takim razie Ministerstwo wojny domaga się przekształcenia tej kolei na normalno-torową.

Na wypadek zatrzymania typu wąskotorowego dla linii Podgórze-Myślenice-Lubień, zaleca Ministerstwo kolejowe wziąć pod rozwagę ewentualne zastosowanie typu, którego domaga się Ministerstwo wojny, a mianowicie zmiejszenia szerokości toru z 0·76 m. na 0·70 m., oraz zastosowania lokomotyw o ciśnieniu maksymalnem osi 3·0 ton, z tem, że zastosowanie takiego typu wpłynie znacznie na potanienie kosztów budowy.

Prócz tego domaga się Ministerstwo kolejowe zarządzenia rozlicznych dodatkowych studyów, których potrzebę komisyjnie podniesiono.

Wskutek tego odniósł się Wydział krajowy do ubiegającego się o koncesyę z wezwaniem, aby oświadczył się w pierwszej linii co do powyższych wymogów Ministerstwa, a następnie, aby uzupełnił projekt w myśl zarządzeń poczynionych przez komisyę rewizyi trasy, aby można ustalić ostatecznie kapitał zakładowy, preliminowany na budowę kolei Podgórze-Myślenice-Lubień w myśl ust. X. uchwały sejmowej z d. 4. lipca 1901.

W ten sposób ustalony kapitał będzie mógł służyć za podstawę sfinansowania tego przedsiębiorstwa kolejowego i wtedy dopiero będzie mógł Wydział krajowy wziąć pod rozwagę — poruszone przez kraj. Radę kolejową — dodatkowe przyczynienie się kraju do budowy kolei przez ewentualne udzielenie żądanej dodatkowej gwarancyi kraju dla kapitału pierwszeństwa w takiej wysokości, do jakiej wysokości Rząd udzieli zwłoki dla należytości za prowadzenie ruchu.

5. Co do kolei Przeworsk-Bachórz.

Koncesya na kolej lokalną Przeworsk-Bachórz udzieloną jest dokumentem z dnia 15. lutego 1902 r. i ogłoszoną w Dzienniku ustaw państwowych pod l. 39.

Szczegółowe postanowienia, dotyczące przeprowadzenia budowy, zawarte są w Dzienniku rozporządzeń dla kolei żelaznych i regulacyi z dnia 1. marca 1902 pod l. 24.

Na podstawie powyższej koncesyi kolej Przeworsk-Bachórz budowaną będzie jako kolej wąskotorowa o szerokości toru 76 cm., przyczem zastosowane będą analogiczne warunki techniczne, jak to przy budowie wąskotorowej kolei Łupków-Cisna.

Koncesyjny termin budowy oznaczono na lat *dwa.*

Celem zapewnienia kapitału budowy, wezwał Wydział krajowy dotyczące korporacye autonomiczne oraz prywatnych interesentów, ażeby zdeklarowane przez siebie udziały na koszta budowy pomienionej kolei do dni 30 do Kasy krajowej wpłacili, względnie, o ile chodzi o zapewnienie gwarancyi, do zawarcia odnośnych umów przystąpili.

Umowa z koncesyonaryuszem w przedmiocie uchwalonej przez Sejm gwarancyi krajowej jest już zawartą i Ministerstwu kolejowemu do zatwierdzenia przedłożoną.

Nadto wezwał Wydział krajowy koncesyonaryusza do zawarcia przy współudziale Wydziału krajowego umowy z Rządem co do ustawowo zapewnionej subwencyi państwowej.

Do chwili ukonstytuowania się Towarzystwa, działa imieniem koncesyonaryusza we wszystkich sprawach dotyczących tej kolei Wydział krajowy na podstawie pełnomocnictwa, zeznanego przez koncesyonaryusza.

Operat przysądzenia robót budowlanych jest już przez krajowe biuro kolejowe przygotowanym i oferty na budowę rozpisane.

Agendy przygotowawcze dla wykupna gruntów są już wdrożone.

6. Przedłużenie kolei lokalnej Piła-Jaworzno do gwarectwa w Jaworznie.

Niepomyślne wyniki eksploatacyjne na linii Piła-Jaworzno wymagają możliwie najszybszej sanacyi przez pozyskanie znaczniejszych transportów dla tej kolei, to jest, przez jej przedłużenie do kopalni gwarectwa Jaworzniańskiego i połączenie jej z linią górniczą Szczakowa-Jaworzno.

Towarzystwo kolei Piła-Jaworzno wdrożyło wspólnie z Wydziałem krajowym potrzebne ku temu starania, a staraniom tym przyszło i c. k. Ministerstwo kolei żelaznych z pomocą.

Ministerstwo jest skłonne w razie dostarczania przez gwarectwo Jaworzniańskie węgla dla kolei państwowych zakupywać ten węgiel loco stacya Jaworzno, coby zapewniło bardzo znaczny fracht dla tej kolei.

Projekt szczegółowy tego przedłużenia przerobiony w myśl wymogów gwarectwa Jaworzniańskiego i c. k. kolei państwowych, stanowił przedmiot komisyi obchodowej, odbytej w lutym 1902., której wynikiem było uzyskanie konsensu na budowę.

Konsens ten otrzyma jednak moc obowiązującą dopiero z chwilą uzyskania koncesyi.

Koszta budowy przedłużenia tego wraz z urządzeniem odpowiedniej stacyi Jaworzno przy połączeniu się z istniejącą koleją górniczą — obliczone są efektywnie na 370.000 K, nominalnie zaś na 410.000 koron.

Sfinansowanie jest w ten sposób zamierzonem, że kraj udzieli w drodze 4% pożyczki bieżącej kapitału na budowę pomienionego przedłużenia.

Na spłatę zaś tej pożyczki obracane będą w pierwszej linii dochody brutto przed opędzeniem kosztów ruchu, co w protokole koncesyjnym zastrzeżonem być winno.

Nadto uzyskać należy od Rządu zapewnienie w protokole koncesyjnym, że jak długo Rząd zakupywać będzie węgiel w gwarectwie Jaworzniańskiem, tak długo będzie węgiel ten zakontraktowywać loco Jaworzno i następnie transportować koleją Piła-Jaworzno.

Wydział krajowy wdrożył pertraktacye z gwarectwem Jaworzniańskiem co do ewentualnego przyczynienia się tegoż gwarectwa do kosztów budowy. Usiłowania te uwieńczone są pomyślnym skutkiem. Wydział krajowy zamierza wdrożyć obecnie rokowania koncesyjne, których wynik pomyślny zdaje się być zapewniony, wobec bardzo przychylnego stanowiska ministerstwa kolejowego w tej sprawie. Prawdopodobnie

w razie przyjścia do skutku projektowanego przedłużenia, zmienią się dotychczasowe wyniki eksploatacyjne na linii Piła-Jaworzno na korzyść.

Mianowicie przez pozyskanie rocznego transportu 80.000 ton węgla, której dostarcza kopalnia w Jaworznie dla kolei państwowych, dalej transportu węgla dla kopalni galmanu i cynku w Kątach, wreszcie przez zwiększony ruch osobowy i posyłkowy, podniosą się dochody kolei lokalnej tak znacznie, że nietylko zniknie obecny deficyt ruchowy, lecz pozostanie znaczna kwota na oprocentowanie kapitału.

Sprawa ta jest przedmiotem osobnego przedłożenia Wydziału krajowego i osobnego sprawozdania komisyi kolejowej dla Wysokiego Sejmu.

Już w pierwszej części tegoż sprawozdania nadmieniono, że niestety pierwotne kosztorysowe koszta budowy bardzo znacznie są i będą przekroczone. Sprawozdanie atoli nie może na razie skonstatować ostatecznych liczb tego przekroczenia w wielu wypadkach, ponieważ ostateczne rachunki budowy nie są jeszcze zamknięte. Niezawodnie atoli będą znaczne przekroczenia przy kolejach Trzebinia-Skawce, Piła-Jaworzno, Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, a dzisiaj już skonstatować należy, że przy tych trzech kolejach jest potrzebne powiększenie kapitału zakładowego z powodu zwiększonych kosztów budowy, które jeszcze nie mogą być ustalone.

Pierwotne kosztorysy kosztów budowy wynosiły przy kolei Trzebinia-Skawce 5,900.000 koron (w tej kwocie objęta jest cena kupna kolei Trzebinia-Siersza i koszta założenia stacyi w Trzebini) — kolei Piła-Jaworzno 1,392.000 koron, kolei Chabówka-Zakopane 5,800.000 koron, kolei Borki wielkie-Grzymałów 1,800.000 koron, kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka 7,840.000 koron, kolei Łupków-Cisna 1,400.000 koron. (Obecnie wynoszą koszta tej kolei 1,580.000 koron).

III. Prowadzenie ruchu i rentowność.

Już poprzednio wykazano, że w wielkiej mierze zawisł rezultat rentowności kolei lokalnych od oszczędności przy prowadzeniu ruchu i nadmieniono, że jest nadzieja, że przy współudziale czynników Ministerstwa kolejowego usiłowania w tej mierze biura kolejowego krajowego, odniosą dodatni rezultat. Nie da się atoli zaprzeczyć, że na rentowność kolei już istniejących wpływają i inne czynniki, nie zawsze od zarządu kolejowego zawisłe. Takim czynnikiem jest przedewszystkiem lepsza lub gorsza konjuktura handlowa, a najlepszy tego obraz daje nam chwilowy zastój na kolei Trzebinia-Skawce, co do której zły stan interesów przemysłowych i zła konjuktura w tej mierze wpływa obecnie nadzwyczaj niekorzystnie na ilość transportu węgla, która stanowi podstawę dochododajności tej kolei.

Sprawozdanie Wydziału krajowego należy przedewszystkiem uzupełnić wynikami eksploatacyjnymi za rok 1901.

I. Kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów.

A. Dochody.

a) Dochody z przewozu:

	Rok 1900. Koron	Rok 1901. Koron
1) z przewozu osób cywilnych	27.069·63	28.524·38
2) „ „ wojskowych	625·99	444·91
3) „ pakunków	390·83	383·98
4) „ towarów przesyłkami pospiesznemi .	9.340·43	4.700·47
5) „ „ „ zwykłemi . .	85.441·49	86.218·85
razem K. .	122.868·37	120.272·59
b) Różne dochody:		
Dochody te wynosiły K.	2.613·31	1.687·—
Ogółem wynosiły zatem dochody K.	125.481·68	121.959·59

B. Wydatki.

	Rok 1900.	Rok 1901.
a) Wydatki na eksploatacyę:		
	Kor.	
1) Zarząd ogólny	3.779·31	3.394·24
2) Nadzór i konserwacya kolei	24.579·17	21.714·70
3) Obsługa ruchu i spraw komercyalnych . . .	15.730·16	14.264·45
4) „ parowozów i warsztatów	35.276·38	31.905·59
Razem K. .	79.365·52	71·278·98
b) Inne wydatki:		
Wydatki te wynosiły:	8.971·29	12.245·16
Ogółem wynosiły zatem wydatki	88.336·81	83.524·14
Po strąceniu tych wydatków od wykazanych dochodów	125481·68	121.959·59
Okazuje się nadwyżka eksploatacyjna	37.144·87	38.435·45
Ogólne wydatki wynoszą zatem w stosunku do ogólnych dochodów , ...	70·39%	68·48%

Z powyższego zestawienia wynika, iż zmniejszenie wydatków było większe niż zmniejszenie dochodów, tak, iż ostateczny wynik eksploatacyjny w r. 1901 jest o drobną kwotę korzystniejszy niż w r. 1900.

II. Kolej miejscowa Łupków-Cisna.

A. Dochody.

	rok 1900.	rok 1901.
a) Dochody z przewozu:		
	Koron	
1) z przewozu osób cywilnych	5.067·06	4.713·62
2) „ „ wojskowych	0·52	15·97
3) „ pakunków	74·69	108·85
4) „ towarów przesyłkami pospiesznemi . .	344·23	255·67
5) „ „ „ zwykłemi . .	66.633·44	71.945·09
Razem K. .	72.149·94	77.039·20
b) Różne dochody:		
Dochody te wynosiły	2.677·83	184·88
Ogółem wynosiły zatem dochody K.	74.827·77	77.224·08

B. Wydatki.

a) Wydatki na eksploatacyę:		
	Koron	
1) Zarząd ogólny	2.903·65	2.403·23
2) Nadzór i konserwacya kolei	28.421·94	20.535·26
3) Obsługa ruchu i spraw komercyalnych . . .	13.511·36	13.060·74
4) „ parowozów i warsztatów	16.139·60	14.468·59
	60.976·55	50.467·82
b) Inne wydatki:		
Wydatki te wynosiły	4.692·56	5.738·39
Ogółem wynosiły zatem wydatki K.	65.669·11	56.206·21
Po strąceniu tych wydatków od wykazanych dochodów	74.827·77	77.224·08
Okazuje się nadwyżka eksploatacyjna w kwocie . .	9.158·66	21.017·87
Ogólne wydatki wynosiły zatem w stosunku do ogólnych dochodów	87·79%	72·78%

Z powyższego zestawienia wynika, że w roku 1901 przy nieznacznie zwiększonych dochodach wydatki zmniejszyły się w większej mierze, co razem wpłynęło na znaczne podniesienie się nadwyżki eksploatacyjnej. Całą tę nadwyżkę atoli podobnie jak

w roku przeszłym użyto na dalsze częściowe pokrycie kredytowanego przez c. k. Zarząd kolei państwowych niedoboru eksploatacyjnego z r. 1898/99, który przeniesiony jest do rachunku na r. 1902 jeszcze z kwotą 27.548 K. 52 h. W kwocie tej wszakże mieszczą się 4% odsetki zwłoki od całego niedoboru, obliczone po koniec r. 1901., jakkolwiek żadną umową nie zastrzeżone. Rada zawiadowcza nie uznała obciążenia z tytułu tych odsetek, a Wydział krajowy imieniem Towarzystwa wniósł w tej sprawie przedstawienie do c. k. Ministerstwa kolejowego, które atoli dotąd nie jest załatwione.

Według informacyj nie ma widoków, żeby przedstawienie powyższe odniosło pomyślny rezultat.

III. Kolej lokalna Delatyn-Kołomyja-Stefanówka.

A) *Dochody.*

a) Dochody z przewozu:

	rok 1900	rok 1901
	Koron	
1. z przewozu osób cywilnych . . . . , . . .	89.138·57	108.053·97
2. „ „ wojskowych	5.820·30	10.538·40
3. „ pakunków	1.300·91	1.936·98
4. „ towarów przesyłkami pospiesznemi . .	8.991·82	13.617·12
5. „ „ „ zwykłemi . . .	108.717·78	252.723·61
Razem K.	213.969·38	386.870·18

b) Różne dochody:

Dochody te wynosiły . . . , ...	10.556·25	25.549·50
Ogółem wynosiły zatem dochody . , ...	224.525·63	412.419·68

B) *Wydatki.*

a) Wydatki na eksploatacyę:

	rok 1900	rok 1901
	Koron	
1. Zarząd ogólny . . . . , . . .	13.741·79	13.935·66
2. Nadzór i konserwacya kolei	137.313·83	124.195·43
3. Obsługa ruchu i spraw komercyalnych	50.042·19	43.393·39
4. Obsługa parowozów i warsztatów	84.789·44	106.497·97
Razem K.	285.887·25	288.022·45

b) Inne wydatki:

Wydatki te wynosiły koron . . . . ,	102.664·70	69.528·—
Ogółem wynosiły zatem wydatki koron	388.551·95	357.550·45
Przy porównaniu z wykazanymi dochodami koron , . .	224.525·63	412.419·68
okazuje się niedobór koron	164.026·32	
względnie nadwyżka eksploatacyjna koron		54.869·23

Z zestawienia powyższego wynika, że w porównaniu z r. 1900 podniosły się dochody w r. 1901 o 83·68%, równocześnie zaś wydatki tego roku zmniejszyły się o 7·97%, skutkiem czego ostateczny wynik eksploatacyjny wzrósł z niedoboru w r. 1900 w kwocie K. 164.026·32 do nadwyżki eksploatacyjnej w r. 1901 w kwocie K 54.869·23.

Ogólne wydatki w stosunku do ogólnych dochodów wynosiły w r. 1900 173.05%, zaś w roku 1901 86·69%.

Wykazaną powyżej nadwyżkę eksploatacyjną użyto na częściowe pokrycie niedoboru eksploatacyjnego za lata 1899 i 1900.

IV. Kolej lokalna Trzebinia-Skawoe.

A) *Dochody.*

a) Dochody z przewozu:

	rok 1900	rok 1901
	Koron	
1. z przewozu osób cywilnych	29.826·57	34.730·62
2. „ „ wojskowych	626·57	777·54
3. „ pakunków	294·47	347·16
4. „ towarów przesyłkami pospiesznemi	243·31	1.073·29
5. „ towarów przesyłkami zwykłemi	279.256·39	290.322·10
Razem K	310.247·31	327.250·71

b) Różne dochody:

dochody te wynosiły koron	18.315·79	6.572·79
Ogółem wynosiły zatem dochody koron	328.563·10	333.823·50

B) *Wydatki.*

a) Wydatki na eksploatacyę:

	Koron	
1. Zarząd ogólny	10.405·84	8.896·62
2. Nadzór i konserwacya kolei	81.525·—	53.690·76
3. Obsługa ruchu i spraw komercyalnych	71.028·27	63.653·70
4. Obsługa parowozów i warsztatów	55.488·57	60.588·15
Razem K	218.447·68	186.829·23

b) Inne wydatki!

wydatki te wynosiły koron	39.325·62	60.896·03
Ogółem wynosiły zatem wydatki koron	257.773·30	247.725·26
Po strąceniu tych wydatków od wykazanych dochodów	328.563·10	333.823·50
okazuje się nadwyżka eksploatacyjna w kwocie koron	70.789·80	86.098·24
Ogólne wydatki wynosiły zatem w stosunku do ogólnych dochodów	78·45%	74·20%

Zwiększonym nieznacznie dochodom odpowiadały w roku przedmiotowym zmniejszone wydatki na tej kolei, tak, iż w rezultacie nadwyżka eksploatacyjna podniosła się o przeszło 15.000 koron.

V. Kolej żelazna Chabówka-Zakopane.

A) *Dochody.*

a) Dochody z przewozu:

		rok 1900	rok 1901
		Koron	
1. z przewozu osób cywilnych		129.909·86	138.286·70
2. z przewozu osób wojskowych		4.037·34	3.595·02
3. „ pakunków		9.286·55	9.082·53
4. „ towarów przesyłkami pospiesznemi . . .		8.850·14	10.660·18
5. „ towarów przesyłkami zwykłemi		136.416·04	114.741·98
	Razem K	288.499·93	276.366·41

b) Różne dochody:

dochody te wynosiły	K	9.142·47	5.890·80
Ogółem wynosiły zatem dochody:	K	297.642·40	282.257·21

B) *Wydatki.*

a) Wydatki na eksploatacyę:

		Koron	
1. Zarząd ogólny		8.127·07	7.143·85
2. Nadzór i konserwacya kolei		75.195·46	54.750·53
3. Obsługa ruchu i spraw komercyalnych		45.341·55	39.030·95
4. Obsługa parowozów i warsztatów		41.145·69	49.095·66
	Razem K	169.809·77	150.020·99

b) Inne wydatki:

wydatki te wynosiły	K	7.518·65	28.357·92
Ogółem zatem wynosiły wydatki	K	177.328·42	178.378·91
Po strąceniu tych wydatków od wykazanych dochodów .	K	297.642·40	282.257·21
Okazuje się nadwyżka eksploatacyjna w kwocie . .	K	120.313·98	103.878·30
Ogólne wydatki wynosily zatem w stosunku do ogólnych dochodów		59·57%	63·19%

Zmniejszonym dość znacznie dochodom na tej kolei odpowiadały nieznacznie zwiększone wydatki, skutkiem czego nadwyżka eksploatacyjna w roku przedmiotowym spadła o przeszło 16.000 K.

VI. Kolej lokalna Piła-Jaworzno.

A) *Dochody.*

a) Dochody z przewozu:

1. z przewozu osób cywilnych	koron	2.913·14
2. „ „ wojskowych	„	25·94
3. „ pakunków	„	7·34
4. „ towarów przesyłkami pospiesznemi	„	63·81
5. „ towarów przesyłkami zwykłemi	„	22.358·80
	Razem koron	25.369·03

b) Różne dochody:

dochody wynosiły		37·06
Ogółem wynosiły zatem dochody	K	25.406·09

B) Wydatki.

a) Wydatki na eksploatacyę:

		rok 1901
1. Zarząd ogólny	koron	1.565·41
2. Nadzór i konserwacya kolei	„	12.488·58
3. Obsługa ruchu i spraw komercyalnych	„	7.866·45
4. Obsługa parowozów i warsztatów . . . . . , .	„	10.963·60
	razem koron	32.884·54

b) Inne wydatki:

wydatki te wynosiły . -	koron	8.748·91
Ogółem wynosiły zatem wydatki	„	41.633·45
w porównaniu z wykazanym dochodem	„	25.406·09
okazuje się niedobór eksploatacyjny	„	16.277·36

Ogólne wydatki w stosunku do ogólnych dochodów wynosiły zatem 163.87%

Rok 1901 jest dla kolei lokalnej Piła-Jaworzno pierwszym rokiem obrachunkowym. Wynik ekskloatacyi, jak z powyższego wynika, jest bardzo niekorzystny. W razie przyjścia do skutku projektowanego połączenia tej kolei z miastem Jaworzno i kopalnią gwarectwa Jaworzniańskiego znaczne podniesienie dochodów byłoby zapewnione.

Wykazany powyżej niedobór eksploatacyjny pozostaje na razie na rachunku zwłoki (Stundung) do wyrównania z ewentualnych nadwyżek eksploatacyjnych w latach następnych.

Z zestawień tych rachunkowych wynika, że w roku 1901 na kolei Borki-Grzymałów był dochód prawie taki sam, jak w roku 1900 i że dochód na kolei Łupków-Cisna trochę się podniósł.

Kolej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka, która przyniosła w roku 1900 ogromny deficyt 164.026 K. 32 h., przyniosła już mały dochód netto w roku 1901 w kwocie 54.869 K. 23 h. Dochód kolei Trzebinia-Skawce podniósł się o przeszlo 15.000 koron. Niestety spadł atoli dochód kolei Chabówka-Zakopane w roku 1901 w porównaniu z r. 1900 o przeszło 16.000 koron.

Dochód kolei lokalnych wyrażony w procentach wynosił w roku 1901:

1) przy kolei lokalnej Borki wielkie-Grzymałów:
   a) od całego kapitału zakładowego 2·13%;
   b) od pożyczki pierwszeństwa przez kraj gwarantowanej 3·2%;
2) przy kolei Łupków-Cisna:
   a) od całego kapitalu zakładowego 1·33%;
   b) od akcyj pierwszeństwa objętych przez kraj 2%;
3) przy kolei lokalnej Delatyn-Kołomyja-Stefanówka:
   a) od całego kapitału zakładowego 0·7%;
   b) od pożyczki pierwszeństwa gwarantowanej przez kraj 1·05%;
4) przy kolei lokalnej Trzebinia-Skawce:
   a) od całego kapitału zakładowego 1·46%;
   b) od pożyczki pierwszeństwa przez kraj gwarantowanej 2·6% *);
5) przy kolei lokalnej Chabówka-Zakopane:
   a) od całego kapitału zakładowego 1·8%;
   b) od pożyczki pierwszeństwa przez kraj gwarantowanej 4·59%;
6) kolej Piła-Jaworzno miała w pierwszym roku swego istnienia znaczny deficyt ruchu.

Ażeby dać obraz powodzenia kolei lokalnych w roku bieżącym 1902, uważa komisya za stosowne przedłożyć następujące:

---

*) Kolej ta jest klasycznym przykładem, jak wielce pomylono się w swoim czasie w kalkulacyi. — Przy tej kolei węglanej kalkulowano na wielką zwyżkę dochodów.

Zestawienie

dochodów (brutto) kolei lokalnych za czas od 1. stycznia do 30. kwietnia 1902

według dziennika rozporządzeń dla kolei i żeglugi Nr. 62 z dnia 12. czerwca 1902.

Kolej	1901 od 1/1 do 30/IV 1901	1902 od 1/1 do 30/IV 1902	a zatem więcej	1902 mniej	UWAGA.
Borki wielkie-Grzymałów . . .	33.788	42.400	8.612	—	Większa frekwencya osób, większy ruch towarowy z powodu przewozu desek, zboża, węgla, sukna i żywego towaru.
Chabówka-Zakopane	67.984	65.600	—	2.384	Ruch osobowy zwiększouy z powodu tygodniowych jarmarków — ruch zaś towarowy zmniejszony z powodu ubytków transportów drzewa.
Delatyn-Kołomyja-Stefanówka . .	86.057	116.300	30.243	—	Ruch osobowy i towarowy zwiększony.
Łupków-Cisna	17.505	18.300	795	—	Ruch osobowy zwiększony z powodu przewozu 300 robotników leśnych — ruch towarowy zwiększony z powodu transportu drzewa budulcowego i opałowego.
Piła-Jaworzno	5.041	20.100	15.059	—	Silniejszy ruch towarowy z powodu przewozu węgla.
Trzebinia-Skawce	108.644	71.600	—	37.044	Transport węgla zmniejszouy.
Razem . .			54.709	39.428	
a zatem			+ 15.281		

Z zestawienia tego wynika znaczny spadek dochodów na kolei Trzebinia-Skawce. Spadek ten wynosi w porównaniu z epoką tych samych miesięcy roku przeszłego więcej jak trzecią część dochodów brutto, a przyczyną tego zjawiska jest zmniejszony transport węgla.

Natomiast z przyjemnością skostatować należy poprawienie ruchu na kolei Delatyn-Kołomyja-Stefanówka przez zwiększenie ruchu osobowego i towarowego o więcej jak trzecią część dochodu brutto.

Ażeby dać obraz porównawczy ruchu na kolejach naszych lokalnych potrzebnem jest zestawienie dochodów brutto od kilometra.

W roku 1901 przyniosły dochodu brutto od 1 klm. kolej

Chabówka-Zakopane . . .	6.518 K.
Kraków-Kocmyrzów . . .	5.151 „
Piła-Jaworzno	1.193 „
Skawce-Trzebinia-Siersza . .	5.584 „
Borki wielkie-Grzymałów . .	3.744 „
Lwów-Bełzec (Tomaszów) . .	7.373 „
Lwów-Kleparów-Janów . . .	3.149 „
Łupków-Cisna	3.096 „
Bukowińskie koleje . . .	10.151 „
Delatyn-Kołomyja	3.683 „
Kołomyjskie lokalne koleje . .	3.204 „
Wschodnio-galicyjskie koleje lokalne	5.346 „

Dla ilustracyi dochodów kolei lokalnych innych prowincyj niech służą następujące liczby:

Najgorsze koleje lokalne czeskie przyniosły w roku 1901 od jednego kilometra brutto:

Neuhof-Weseritz . . .	1.609 K.
Strokonitz-Breznitz . . .	2.105 „
Wodnau-Moldauheim . . .	2.111 „
Neuhaus-Neubistritz . . .	1.899 „

Na podstawie tego przedstawienia rzeczy wnosi komisya kolejowa:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie departamentu IV. Wydziału krajowego w sprawach kolejowych.

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby przy pomocy zreorganizować się mającego biura kolejowego starał o zwiększenie dochodów na kolejach lokalnych a to przez możliwe wpływanie na pozyskanie zwiększonych transportów jakoteż przez wpływanie na możliwe oszczędności ruchu.

3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby obliczenia co do kosztów założenia, jakoteż co do przypuszczalnej rentowności przy nowych projektach kolejowych robione były z możliwie wielką dokładnością.

4. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby w odpowiedni sposób przedstawił imieniem Sejmu władzom centralnym, że skromne środki kolei lokalnych zasadniczo nie mogą służyć celom ogólno państwowym i strategicznym i że zasadniczo wszelkie w tej mierze stawiane wymogi wojskowości nie mogą być pokrywane ze szczupłych funduszów lokalnych dróg żelaznych.

5. Sejm, uznając całą ważność rozwoju sieci kolejowych lokalnych i uznając konieczność dalszego rozwoju akcyi w tej mierze, uchwala, iż należy tylko tyle kolei lokalnych rocznie budować, ile siłami biura kolejowego można z wszelką dokładnością skontrolować pod względem technicznym i administracyjnym w czasie budowy.

6. Sejm upoważnia Wydział krajowy do podjęcia pertraktacyj z c. k. Rządem dla uzyskania koncesyi dla kolei lokalnej Tarnów-Szczucin, a to albo wąskotorowej albo normalnotorowej.

Sprawozdawca: **Kolischer.**

Przewodniczący: **Zaleski.**